

## 北氷洋におけるロシア人の探検航海

大 橋 與 一

はしがき

- 一、ポモル人の北氷洋進出と海洋文化
- 二、北氷洋に対する西欧人の関心とロシア人の探検航海
- 三、マンガセヤ問題とロシア人の探検航海
- 四、北氷洋横断航路とベリンゴフ海峡の探查
- 五、北氷洋横断航路と大北方探検
- 六、大北方探検後の探検航海と砕氷船
- 七、結 語

はしがき

現ソヴィエト社会主義共和国連邦（ソヴィエト連邦・ソ連・СССР）領域のうち、帝政末期にロシア領であった地域は概括的にロシアと通称される。ユーラシア大陸北部の欧亜に亘ったこのロシア地域の北側は北氷洋の、東側は太平洋の部分海によってかこまれ、その海岸線はソヴィエト連邦全海岸線の大部分を占めている。

ロシアの北氷洋岸は西方ノルウェーとの国境から東方デジネヴァ

（Дежнев）岬にまで及び、この両端と北極とを結んだ圏内にはゼムリヤ・フランツァーイ・ヨシフ（Земля Франца-Иосифа）・ノヴァヤーゼムリヤ（Новая Земля）・コルグウイェフ（Колгуев）・ヴァイガチ（Вайгач）・セヴェルナヤーゼムリヤ（Северная Земля）・ノヴォシビルスキエ（Новосибирские）・ヴランゲリヤ（Врангеля）など大小の島嶼が分布し、またそれらの島嶼と半島とによってロシア北縁の北氷洋がバレンツェヴォ海（Баренцево море バレンツ海）・ベロエ海（Белое море 白海）・カルスロエ海（Карское море カラ海）・ラプテフヴィフ海（море Лаптевых ラプテフ海）・ヴォストチノシビルスコエ海（Восточно-Сибирское море 東シベリア海）およびチウコトウスコエ海（Чукотское море チュクチ海）に区分される。そしてこれらの海域に部分的なそれぞれ地理的特徴はあるが、概括的にヴァイガチ島・ノヴァヤーゼムリヤ以西の、特にメキシコ湾流の影響が及ぶ北氷洋西部海域と以東の、特に自然的条件の厳しい北氷洋東部海域とに分たれる。

本稿では北氷洋におけるロシア人の探検航海をおもに北氷洋横断航路との関連において究明することを意図した。

## 一、ポモル人の北氷洋進出と海洋文化

ボモリエ (Tomopse) と呼ばれるペロス海・バレンツェヴォ海沿岸地方へ世代的に移住してポモル (Tomop) と呼ばれたロシア人が海洋へ進出したのは九—十世紀頃からであったとみなされる。そして彼らをしてかかる生活行動をとらしめたのは有利な漁業と猟業とであり、特に後者における主要な対象は海象および海豹であった。彼らのペロエ海およびバレンツェヴォ海への産業的出動はいわばロシア人北氷洋進出の端緒であり、さらに独自の海洋文化の萌芽を促すことともなった。

食料・衣料の自給のみならず、交易物資をも獲得するために寒海において活動することが、同時に彼らをして潮汐の現象・海水の性質・風の作用・気象の変動などを研究せしめ、また船の建造・航海の方法などを工夫せしめ、さらに海図の作製・海事の収録などを実行せしめた。なかなしく船の構造および運用などについては顕著なるものがあった。例えば船の構造、特に船型について観れば、(一)氷海航行船の船腹が船底から上部へ向って円状に拡がり、その幅が全長の三分の二以上であった。それがため海水の圧力が加わったとき船体が上方へ押し出される。このような船腹の形態は後にナンセンの北極探検船 Fram 号の建造にも採択された。(二)船首部と船尾部とがほぼ同様な形態になっていて、それは氷海における船の機動性を考えたのである。(三)また船首部と船尾部がほぼ三〇度に切り去られたようになっていて、それは海岸およ

び氷上における船の操作を容易ならしめた。(四)さらに船底部に滑り木 (Iloros) をとりつけ、これは船の操作のみならず、連水陸路・雪上通路などにおける船の曳き移しを容易ならしめ、さらに帆走時における船体の動揺偏傾を減ずるためであった。固より木造船であったが、その建造には船体舷板の接合に鉄釘などを避け、棒状のねず(杜松)材或いはもみ(樺)材を使用して水中における舷板および接合用材の膨張による孔口の密塞のみならず、さらに浮氷と接触した場合における損傷の軽減なども考えたのである。<sup>①</sup>

次に船の運用についても特殊な方法が行なわれた。当時バルテイスコエ海 (Baptnickoe Mope バルト海) などの船には帆の複雑な装備が普及し、殊に暴風雨時における縮帆索も使用されていたが、ペロエ海・バレンツェヴォ海などにおいては航行中に往々帆が凍結して縮帆索による帆面の調節が不能になるので強靱な下部小帆を基本帆とし、微風などのときはこれに特別帆をとりつけて帆走力の増進を図った。尤も帆の凍結に対しては容易に凍結しない牡鹿皮の革帆を使用するのが通例であった。

海洋への出動船が増加し航行範囲が拡大したのにとめない、ポモル人の経験にもとづいた航海慣習も現われ殊にポモル人の十字架については特に注意するに値するものがあつた。出動中に死亡した人の墓標として、ときには海洋航行の標識としても十字架がたてられた。例えばノヴァヤーゼムリヤの北岸に近いクレストヴィ島 (Крестовый остров 十字架島)<sup>②</sup> がバレンツ探検隊によりこのように名づけられたのはその

地で多くの十字架を見たからであり、それが島の目標になったという。また低地で遙か沖合から望見したいカニン岬(Капин нос)はそこにたてられた五つの十字架によって見分け得ることをオランダ航海家がポメル人から教えられたという。標識となる十字架の横桁は常に子午線の方向に定着されることが不文律になっていたので、航海家は海岸における十字架を発見するや否やその海岸を見分け、同時に方角を判断し得たのである。

ポメル人にとって新たな海域への進出は冒険的活動であったが、海洋に関する知識と経験とに応じて彼ら自身の海図や航海誌をつくった。前者には実際の航行経路・投錨要地などを記入し、後者には探訪経過・天候・海水・潮流その他の実状を収録した。固より初期のかかる海図や航海誌は各自が手書したのである。従って内容・表現などは不同であったが、漸次に修正或いは補足して親から子へというように世襲的に継承され、それにともなつて確実性も加わり、十七―十八世紀頃には彼らが創始した海洋文化の特徴的な一面として高く評価されるに至った。

## 二、北氷洋に対する西欧人の関心とロシア人の探検航海

北氷洋におけるロシア人の探検航海活動は蒙古権勢によりロシアが植民地化された時代にも進展を続けた。海象獵・海豹獵などに従事しながら航海を続け活動範囲を拡張した。そして彼らのうちには未知な海域における産業的利益の追求のみならず、地理的事象の探究をも企

図する気運が現われ、従つて自身の危険と責任とにおいて海洋産業を推進すると同時に地理的課題を説明する活動が促進された。

ノヴァヤーゼムリヤの大半はツンドラであるが、位置の関係もあってはやくからロシア人、特にポメル人の夏季における海洋産業および海洋探査の基地として重視された。ポメル人はバレンツェヴォ海の遙か西方にグリーンランドのあることをノルマン人から聞き知ったので、ノヴァヤーゼムリヤから氷塊群に沿いほぼ西進して現スヴァルバード(Svalbard)諸島に到達し、これをグリーンランドと思い込みグルウンドランド(Груланд)と命名したのは一五七六年頃であった。地理的探査にかかる錯誤の事例もあったが、十六世紀末期ないし十七世紀はロシア人の北氷洋における探検航海に一時代を画したと考えられる。

オランダの探検隊がスヴァルバード諸島を始めて探訪したのはポメル人が実際に探訪してから約二〇年後のことであり、それにはロシア人からうけた情報の影響があったと察せられる。尤もその頃西葡両国が東洋への航路を独占していたので両国人以外の特に西欧人にはそれによる不利不安の影響を避けて東洋への新たな世界的通路を探索することが要請された。彼らの北氷洋に対する関心も一面的にはこの課題によつて刺戟され、それにともなつて北氷洋経由による支那・印度への航路を拓くことが相踵いで企図された。

H・H・ズウボフ(Зубов)によれば、既に一五二五年ローマ駐在ロシア大使ドゥミトリイ・ゲラシモフ(Дмитрий Герасимов)が北氷洋経由により支那へ到達し得る可能性を物語つたと伝えられている。ま

たオランダのGーメルカトル(Gerhardus Mercator)は一五三八年自分の世界地図に現ベリンゴフ海峡を記載し、さらに十六世紀六〇年代イタリヤの地図にはこの海峡がアニアンという名称で示された。いずれにしても北氷洋、殊にそれにおける海路に対してはヨーロッパ人の関心がはやくから向けられていた。そして例えばオランダの商人の如きはロシア人の北氷洋における探検航海についての情報を蒐集し、一五九四—一五九五年に探検隊を派遣したが、その主たる目的は西ヨーロッパから北氷洋を経由して支那印度へ通ずるいわゆる北廻り航路を拓くことであつた。

しかし西ヨーロッパからの探検隊は北氷洋の西部海域よりも自然的条件のはるかに厳しい東部海域、殊にカルスコエ海を東方へ向つて殆んど通航し得なかつた。カルスコエ海はのちに航海家であり地理学者でもあつたΦーΠーリトツケ(Литке 一七九七—一八八二年)が近づき難い海域であると言ひ、また一八三七年にノヴァヤーゼムリヤを訪れたアカデミク ベル(Bell)が「氷の牢獄」と称した程の寒海域であり、西欧人の北氷洋横断通航は殆んど失敗に終つた。

### 三、マンガゼヤ問題とロシア人の探検航海

西欧人の北氷洋に対する関心はシベリアの資源を対象として刺戟された。それにもとづいた彼らの北氷洋進出、殊に海路による経済的活動とロシア人の探検航海活動との関係およびその影響について、かのマンガゼヤ問題の如きはその著しい事例とみなされる。

一六〇一年オビ・イェニセイ両大河川間におけるタズ(Tas)川畔に地方的中心としてマンガゼヤ(Mangazeya)砦市が建設された。ペロエ海方面からは毎年コチャ船がユゴルスキー・シャル(Югорский Шар)海峡を通適してヤマル(Ямал)半島を迂廻し、または河川と連水陸路とによつて横断し、さらにタズ川を遡つてこの砦市へ来航したが、そのコチャ船には特産物の毛皮・海象牙などと交易するための貨物が積載されてあつた。

一六〇一—一六〇二年四隻のコチャ船団を編成し、北ドゥヴィナ(Северная Двина)川のホルモゴルニ(Холмогоры)河港から来航した産業者ЛーИーシウビン(Шубин)の記録によつて、HーHーズウボフは当時における航海経路・都市立地・交易状態などを例示したが、交易をおもな目的としたコチャ船の来港が増加したのにもないマンガゼヤは急速に繁栄した。そして一六一〇年には一六隻のコチャ船がマンガゼヤを訪れ、その頃マンガゼヤから搬出された特産物は黒貂毛皮のみでも約一〇万枚に達したという。

しかしマンゼヤにおける交易の発展はモスクウアの政府を不安に陥れた。それまでマンガゼヤ砦市は西方からの海路旅行者にとりあたかも終点の如くみなされたが、やがて沿岸航路がさらに東方へ向つて拓かれ、また内陸の河川交通も著しく発達したので単に交易都市としてのみならず、海陸交通の仲継連絡地点としての重要性が加わるに至つた。国庫に一〇分の一税を納めること、禁制品を取引せざることを条件として政府が交易を公認したのは一六〇〇年であつたが、ロシア人

のみならず外国人、殊にドイツ人らのマンガゼヤ地方における活動がめざましくなったので、このことがトボリスクの政庁を狼狽せしめ、惹いては政府に新たな対策を促すに至った。

CーBーヴォストロティン (Восторгин) によれば、トボリスクの知事HーCークウラキン (Куракин) は政府に対して一六一六年(一)ドイツ人らを通商のためマンガゼヤへ来航せしむべきでないこと、(二)ロシア人と雖もドイツ人らのためにアルハンゲリスク (Архангельск) から海路によってマンガゼヤへ来航せしむべきでないことなどを進言した。⑥政府はHーCークウラキン知事のマンガゼヤに関する報告、さらに上記の如き進言を重視し、その結果は海洋航路によるシベリアとの一切の往来を禁止すると同時に、商人企業者その他の者がマンガゼヤと往来する場合の陸上経路および通過すべき関所を指定した一六一六年の勅令となって現われた。固よりこれは内外人に対して欧ロとシベリアとの海上交通路を閉鎖し、それによる産業的活動をも阻止することになったので、一方において頻りに密航が行なわれ、他方においては禁令の撤廃或いは緩和を要請する運動が激化した。また税收減少の關係もあったので、一六一八年には曩の禁令が解除されることになった。

しかし叙上の禁令解除はマンゼヤをほぼ禁止前の状態に戻したに止まり、問題の根本的解決とはならなかったので、政府とトボリスク政庁との間には折衝が繰返された。遂に事態の適正な收拾についての施策を一任されたHーCークウラキン知事は自己の判断と権限とにもとづいて一六一九年改めて海上交通路による一般的往来に対し禁止の応

急手段をとったが、翌一六二〇年政府がそれを正式に確認したことにより、マンゼヤ地方に対する海上交通路の再開鎖が確定した。同時に一般の往来に対する再開鎖の徹底を期するため海上交通の要衝、殊にユゴルスキー・シナル海峡・ヤマル半島の連水陸路などに哨塞を設けて監視を厳にした。⑦

海上交通路の再開鎖は西部シベリア地方と欧ロ地方さらに外域との頻繁な海上交通に対する権力的遮断であった。そしてこれに代る内陸の迂廻交通路が指定されたにしても極めて不便であつて、マンガゼヤ地方に不利な影響を及ぼした。殊に孤立状態に陥ったマンガゼヤ砦市は衰頹の一途を辿り、遂にはその地名すら一般の地図からは消え去るに至った。しかしそれにも拘らず探検航海に対するロシア人の意欲は断絶することなく、むしろこの頃からの彼らの活動には河川を内陸と海洋との連絡交通路となし、また同時に河口を根拠地として探検航海活動を展開する傾向が著しくなった。かくて例えばHーロブコフ (Робков) が一六三三年レナ川を下航してその河口からヤナ (Яна) 川河口まで、一六三六年それよりインディギルカ (Индигирка) 川河口までの、HーMーヤリロ (Ярило) が一六四二年インディギルカ川河口からアラゼヤ (Алазея) 川河口までの、Hーイグナティエフ (Игнатьев) が一六四六年さらにチャウンスカヤ (Чаунская) 湾までの縁海を調べて航路を拓き、遂にCーHーデジネフ (Дежнев) が一六四八年現ベリンゴフ海峡を実際に通航して縁海の島嶼を発見した。要するにベロエ海から始まった北氷洋における探検航海は欧ロおよびシベリアの

北岸に沿って極めて断続的ながらも東方へ向って進展し十七世紀中頃極東にまで及んだが、それは必ずしも全線に亘って組織的に精査されたことを意味しない。

#### 四、北氷洋横断航路とベリಂಗoff海峡の探査

ロシア人の探検航海活動による北氷洋横断航路開発の企図はロシア・スラヴ民族の北氷洋東漸過程における顕著な事象であったと考えられる。

既に一七一三年当時における学識者の一人であったΦ・C・サルトイコフ (Салтиков) はピョートル一世に対し北辺地方のロシア化方策に関する自己の見解を表明し、次いでベロエ海から北氷洋を経由して支那方面に通ずるいわゆる北廻り航路の開発を建言し、Φ・И・ソイモノフ (Соймонов) らもほぼ同様な建言をした。かかる建言が政府の要人に影響したことも考えられる。しかしピョートル一世がはやくから北氷洋横断航路の問題に深い関心をもっていたことは、彼がその死の三週間前一七二五年一月元帥Φ・И・アブラクシン (Абракин) に對して、かつて彼の企図したことで他の事情により遂行し得なかったところの、要するに北氷洋經由により支那・印度へ通ずる海路の開発について述懐したこと<sup>⑤</sup>によってもその一斑が窺われる。

しかしかかる企図が完遂されるまでの過程には解決せねばならないいくつかの課題があった。その主要なるものの一つとして、実際には一六四八年C・И・デジネフらが北氷洋側から通航したにも拘らず、

当時それが公認されていなかった<sup>⑥</sup>ベリಂಗoff海峡の地理的条件を精査すること、北氷洋側および太平洋側のシベリア縁海における航行条件殊に部分的には探査された海水状態をさらに精査することなどがあった。そしてこれらの前提的課題に対してはピョートル一世の晩年に既に準備が進められ、さらに彼の死後に彼の遺志にもとづいた国家的事業として継続された。その主要なるものとして三探検事業が考えられ、B・И・ベリングの第一次カムチャトゥカ探検、A・Φ・シエスタコフ・M・C・グヴォズデフの探検および大規模且つ組織的な大北方探検である。

#### B・И・ベリングらの第一次カムチャトゥカ探検

いわゆるB・И・ベリングらの第一次カムチャトゥカ探検(一七二五—一七三〇年)はピョートル一世の晩年に計画され彼自身が隊の幹部としてB・И・ベリング (Беринг)・M・П・シバンベルグ (Шибанберг)・A・И・チリコフ (Чириков) を選任し、訓令も彼が自署したほどの国家的事業であった。カムチャトゥカを基地としたのでかく呼ばれたと思われるが、カムチャトゥカ半島およびそれに続く土地に沿って航海を続け、アジア北東端部とアメリカ北西端部との地理的關係を確実に解明することがおもな目的であった。しかし基地への探検隊員の旅行・探検用具の輸送・食料その他の調達などに多大な困難があった。そして少なからざる犠牲を余儀なくされた探検隊がスヴァトイ・ガヴリイル (Святой Гавриил) 号によってニジニエーカムチャトゥスク (Нижне-Камчатск) から海洋へ出動したのはベテルブウルグにおいて

編成されてから三年半後の一七二八年七月十三日であった。

スヴァトイーカヴリイル号は概ね北東進しアナドイルスキー(Анадоирский)灣を経てチウコトゥスキー(Чукотский)岬に達したが、この辺のチウクチ人からチウコトゥスキー半島とアラスカとの間に海峡のあることについて新たな証言を得た。北緯六五度三〇分に達したとき爾後の行動につき幹部の協議をしたが意見が必ずしも一致せず、遂に彼は八月十五日北緯六七度一八分に達したとき帰航を決意した。

従ってスヴァトイーカヴリイル号は一七二八年に現ベリソフ海峡を南北に亘って一往復通航したのである。この事実によってこの海峡が彼の姓に因んで命名されたのは周知のことであるが、海峡の幅・深度は勿論その他の地理的条件の精査を遂行しなかったのも事実であり、このことは後に非難の対象になったのである。

尤も一七二八年九月二日基地ニジニエーカムチャトゥスクに帰着した彼は翌一七二九年カムチャトゥッカ半島東側海洋にあるという島を探索したが目的を達し得なかった。そして彼はカムチャトゥッカ半島を迂廻して七月二十三日オホトウスクに到着し、それより陸路によりペテルブルグに帰還したのは一七三〇年であった。従って探検のために出発してから約五年を経過したのであるが、この間に主要な目的に対する海上での活動は僅か三箇月に過ぎず、この点についての論難も亦避け得なかったのである。

А-Ф-Ш-Е-С-Т-К-О-Ф — М-С-Г-В-О-З-Д-Е-Ф-Р-А-の探検

В-И-И-Б-Е-Р-И-Н-Г-Р-А-のいわゆる第一次カムチャトゥッカ探検隊が極東

へ向い出発してからはば一年後の一七二六年にヤクウトウスクーカザキイの首領А-Ф-Ш-Е-С-Т-К-О-Ф(Шестаков)がペテルブルグの政府筋へ北東シベリアの地図とこの方面に対する自己の探検計画案を提出した。この地図の原作者はヤクウトウスクのイヴァン・リヴォフ(Иван Ливов)であり、それには不確実ながらもチウコトゥスキー半島とアラスカとが海によって隔てられ、島嶼・岬なども現わされていた。また彼の探検計画案は特に元老院のИ-К-キリロフ(Кирилов)により支持されたが、それには極東の太平洋岸のみならずアラスカの探査も含まれていた。

А-Ф-Ш-Е-С-Т-К-О-Фの探検計画案は政府によって採択され、彼が探検隊長としてオホトウスクに到着したのは一七二八年であつて、直ちに探検船ヴォストチヌイ・ガヴリイル(Восточный Гавриил)号およびレヴ(Лев)号の建造と諸準備とに着手した。А-Ф-Ш-Е-С-Т-К-О-Ф自身は不幸にして一七二九年チウクチとの戦で斃れ。レヴ号は冬営中にコリヤキ(Коряки)により破壊され、またヴォストチヌイ・ガヴリイル号も一七三〇年秋カムチャトゥッカ南西岸で難破した。

しかし探検隊は同年В-И-И-Б-Е-Р-И-Н-Г-Р-А-の第一次カムチャトゥッカ探検隊から継承したフォルトゥナ(Фортуна)号およびスヴァトイーガヴリイル号を利用して活動を継続した。そしてフォルトゥナ号はВ-И-И-Ш-Е-С-Т-К-О-Ф(Шестаков・А-Ф-Ш-Е-С-Т-К-О-Фの子)が指揮してヤサク(Ясак・毛皮貢税)を徴収のため千島列島へ向つた。スヴァトイーガヴリイル号の指揮者は最初И-И-Ш-Е-С-Т-К-О-Ф(Шестаков・А-Ф-Ш-Е-С-Т-К-О-Ф)

スタコフの甥)、次いでヤーゲンス (Яков Генс) さらにイーフェドロフ (Иван Федоров) に替ったが、ミーグヴォズデフ (Михаил Смирнов) 及び Гвоздев) は最初から測地専門家として探査に重要な役割を続けた。このような関係から一七二八—一七三二年の活動は概括してアーシェスタコフ—ミーグヴォズデフの探検或いはイーフェドロフ—ミーグヴォズデフの探検と通称される。

一七三二年七月二十三日カムチャツカ川河口を出帆したスヴァタイーガヴリル号の探検隊はチウコトゥスキー半島の最東端 (現デシネヴァ岬) を探訪してからベリソフ海峡におけるラトゥマノヴァ (Ратманова) 島を探索し、クルウゼンシテルナ (Круженигерна) 島に達した。同島において土人らが「大陸地」(Большая Земля) と呼んでいたアラスカの Severd を望見した。実際には上陸し得ずして一七三二年十月二十八日カムチャツカ川河口に帰還したが探検隊はベリソフ海峡およびそれを中心とした海域を探索し、その結果を地図に記入すると同時にその地理的狀態を記録した。

## 五、北氷洋横断航路と大北方探險

ビーイーベリングらのいわゆる第一次カムチャツカ探検の結果についてペテルブウルグの官辺筋は既述の如き事情もあつて満足しなかつた。殊にピョートル一世の薫陶をうけて海軍部内における「ピョートル巢の雛鳥」(птенцы гнезда Петрова) といわれた闊達な人々はアジアとアメリカとが海によりいかように遮断されているかを事実によつ

て確認し得るまで、この課題についての探究をさらに継続せねばならないという見解であつた。またビーイーベリングらの第一次探検の結果についてはロシアの航海家らが既に知っていたことおよび一七二六年イヴァン・リヴォフの地図に記載されてあつたことを検証したに過ぎないというような。さらに多少大きな貨物のオホトゥスクへの輸送なおカムチャツカへの移送が極めて困難であることを立証したにとどまるというような非難もあつた。尤もビーイーベリング自身も探検隊長としての行動が必ずしも妥当でなかつたことを反省し、同時に地理的探究をさらに継続する必要を認めたのみならず、それに対する自己の計画案をも提出した。

政府はビーイーベリングらの第一次カムチャツカ探検隊の活動およびそれに対する種々な批判を詳細に検討したと同時にピョートル一世の遺志をも考慮した結果、新たに探検隊を派遣する方針に傾いた。そしてビーイーベリングの提出した新探検計画案は海軍省の委員会において慎重に審議されたが、元老院のイーキリロフ・ピョートル一世に北方海路探求の必要性を進言したフィーソイモノフ (Фёдоров) ・第一次カムチャツカ探検に参加したアーイーチリコフらの意見もあつて内容は根本的に改訂され規模も拡大された。例えば当時シベリア内陸と雖も交通の安全が保障されず、殊に第一次カムチャツカ探検のときミーイーシパンベルグらが経験した如く、ヤクウトウスク以東の未開地方を通過するのは仮令河川通路を利用して至難であるため、ヤクウトウスクからオホトゥスクへ通ずる旧来の経路を検



討し改善を図ることも包含された。この点について「シベリア―北太平洋探検」とも称し得ると考える。結局海陸にわたったこの大規模な探検の組織内において、北氷洋横断航路およびそれに連繁した海路を拓くための探検・探查が実現されることとなった。

叙上の如き新探検計画案を元老院が最終的に決定したのは一七三三年二月二十二日であった。そして新探検はシベリアのおもに内陸における活動と北氷洋および北太平洋のおもに海域における活動とに分れたので、活動の内容・範囲などにもとずいて前者はアカデミヤ探検また後者は大北方探検と称された。しかし後者はB-I-Iベリングがその総指揮者になったことによりB-I-Iベリングの第二次カムチャツカ探検とも呼ばれる。そしてB-I-Iベリングはかかる地理的探究を主目的とする探検活動の指導者として必ずしも適格でないことを第一次カムチャツカ探検において実際に暴露し、それに対する非難があったにも拘らず再度探検隊長に任命されたのは、彼がシベリア、殊に北東地方の事情に通じ、北太平洋航海の経験もあったためであるという。尤も彼のよい協力者をロシア人のうちから選任することとなり、これによって任命されたのは第一次カムチャツカ探検に参加したA-I-Iチリコフである。

新探検における課題は必ずしも単純でなかったが、北氷洋横断航路惹いては欧口から北氷洋を経由して北太平洋方面へのいわゆる北廻りの世界的航路を拓くことが究極の目的であったから、それに直接的に連繋する北氷洋探検航海の課題としては、既に部分的に探查が行なわ

れた或いは部分的に通航の行なわれている北氷洋およびその縁海を綿密に調査して安全な一連の航路を設定することが重要であった。総合的な新探検としての活動は海陸の広範囲に亘り、九探検枝隊により一七三三ないし一七四三年に行なわれたが、欧口の北ドゥヴィナ川河口から極東のベリングフ海峡までの北氷洋岸および縁海の精査に従事したのは次の第一―五探検枝隊である。<sup>⑤</sup>

#### 第一探検枝隊（一七三四―一七三七年）

アルハンゲリスクにおいて船体の耐久性および弾力性を特に考慮して建造された産業コチャ船型エクスペディツィオン（Экспедиция）一七三六年五月難破した。号・オビ（Обь）号に分乗して一七三四年七月北ドゥヴィナ川河口からベロエ海へ出動した第一探検枝隊は最初海軍大尉C-I-Bームウラヴィヨフ（Муравьев）、その後彼と交替したC-I-Tーマルイギン（Малыгин）指揮のもとに、さらに一七三六年八月からは追加派遣されたペルヴィイ（Первый）号の海軍大尉A-I-Sクウラトフ（Курацов）およびフトロイ（Второй）号のI-I-Sウホテン（Ухотин）（Сухотин）らも参加してアルハンゲリスク以東、特にペチョラ川河口からオビ川河口までを精細に調査した。そして彼らのうちでも特にA-I-Sクウラトフは探検隊が活動した地方の地図をベテルブウルグに帰還後海軍将官会議の委嘱により作製したが、これは機械器具による観測にもとづいた最初の正確な地図として高く評価された。

#### 第二探検枝隊（一七三四―一七三八年）

オビ川河口からイエニセイ川河口までのシベリア北岸およびその縁

海を精査することが第二探検枝隊の主要な任務であった。指揮官には海軍大尉オーリ・オヴツィン (Orlin) が任命され、またトボリスクにおいてトボル (Tobol 全長七〇・幅一五フィート) 号および荷物運搬用の平底河船四隻が建造された。探検船隊はトボル川およびその幹流を下航して一七三四年六月十九日オビ川河口に達したが、この辺で平底河船同航の不能なることが判然したので三隻 (一隻は難破) を帰航せしめ、トボル号のみによってオプスカヤ湾を調査した。探検枝隊はオブドルスク (Obdorsk 現 Carexara) において冬營後一七三五年五月二十九日出帆したが、壞血症が発生し、最初の乗組員五六人のうち七月中旬には健在者一七人となり、オーリ・オヴツィン自身も罹病したのでやむなく帰航することとなり、十月六日トボリスクに帰着した。

オーリ・オヴツィンの報告にもとづき海軍將官會議はトボリスクにおいて探検船一隻を建造するように命じた。それはオビー・ボチャリオ (Obi-Portion) 号で指揮官にはイー・H・コシエレフ (Koshenev) が登用された。一七三五年五月五日新探検船オビー・ボチャリオ号 (全長六〇フィート幅一七フィート單檣帆船) がベリョゾフ (Berezov) に到着したので、オーリ・オヴツィンは自身がそれに移乗してイー・H・コシエレフをトボル号へ移した。この両船は七月二十九日行動を開始して以来強風と浮動氷に悩まされながら探検航海を続けて八月三十一日 (一七三七年) イュニセイ川河口に達し、それより約一箇月イユニセイ川を溯航しながら河岸に沿って調査を続けた。

一七三八年春第二探検枝隊はイユニセイ川をさらに遡り七月二十一

日イユニセイスクに達した。オーリ・オヴツィンは探検航海の報告書を携えてペテルブウルグへ向ったが、トボリスクへ辿りついた直後に彼は流刑中のドルゴルウキー (Dolgorkii) と関係した廉により逮捕されてオホトゥスクへ送られた。彼は第二探検枝隊の指揮者として隊員とともに一七三四—一七三八年探検航海に貢献したが、その最後の段階において不慮の災厄に遭逢したのである。

### 第三探検枝隊 (一七三八—一七四二年)

オビ川河口からイユニセイ川河口までを精査することが主要任務であったオーリ・オヴツィンは第二探検枝隊指揮官としてイユニセイスクへ赴く以前からイユニセイ川の東方へ向って精査活動を続ける決意があったという。彼はその用船としてオビー・ボチャリオ号を選択し、彼の探検枝隊にいた舵手フィー・A・ミニン (Minnin) を指揮者にした。この第三探検枝隊は第二探検枝隊から分離して編成され、従って海軍省の当初計画には含まれていなかったものであり、そしてオーリ・オヴツィンはこの決定を自己の危険と責任とにおいて実行し、後に海軍將官會議の承認を得たのである。

一七三八年夏フィー・A・ミニンは二六人の隊員を率いてイユニセイ川畔トゥルッハンスク (Turukhansk) から下航したが、イユニセイスキー湾において海氷に進航を阻まれ湾岸において冬營を余儀なくされた。一七三九年六月探検枝隊は食料調達のためイユニセイ川を溯行して七月二十五日トゥルッハンスクに到着した。ここに数日滞泊した後再びイユニセイ川を下航し八月末にイユニセイスキー湾南部に達し得たが、

さらに前進するには時期既におそいので翌一七四〇年の解氷期まで待たねばならなかった。この間にΦーAーミニンは一七四〇年一月大櫓を使用して陸路により海岸を調査するため副舵手ΠーJーステエルレゴフ (Степелев) をカルスコエ海岸へ派遣した。ΠーJーステエルレゴフは四月十四日北緯七五度二五分東経八八度四八分で現在ステエルゴヴァ (Степелова) 岬と呼ばれている岩石の多い岬に達したが、積雪のため精細な調査をなし得ないために標識をたてて己むを得ず帰途についた。そしてイエニセイ川河口部のゴリティハ (Гольтиха) においてΦーAーミニンと相会した。

ΦーAーミニンはそれよりオビーボチタリオン号によってイエニセイスキー湾よりカルスコエ海に出て海岸に沿い調査を続け、八月十六日 (一七四〇年) ピヤシナ (Пишина) 川河口に達した。冬営後ΦーAーミニンは調査しながら一七四一年八月三日イエニセイスクに到着し、そこよりベテルブウルグの海軍将官会議に対し東方への探査について許可を要請し、それと同時に氷切断用の鋸二挺・櫓・櫓犬および飼料を配付するように要求した。

しかるにΦーAーミニンは自己の要請に対する回答に未だ接しない。一七四二年六月十日二四人の隊員が乗組み二年間の食糧を積込んだオビーボチタリオン号を指揮してイエニセイスクを出発した。しかし海軍将官会議からの指示にもとづいた第四探検枝隊指揮官XーΠーラプテフ (Лавров) の連絡によって探検航海を打ち切り、一七四二年十二月十九日イエニセイスクに帰着した。これによって一七三八年から始

まったΦーAーミニンらの探検航海活動は一七四二年末に終結したが、この間に彼らはイエニセイ川における、さらにイエニセイ川河口からカルスコエ海のステルレゴヴァ岬に亘った海岸および縁海における調査を海陸両方面から遂行したのである。そしてΦーAーミニンの調査報告には精細なるものがあり、彼は調査した海岸を地図に描き付近の潮流・風・住民の状態などを詳細に記録した。

#### 第四探検枝隊 (一七三五—一七四二年)

レナ川河口から西方へ向って精査することが第四探検枝隊の主要な任務であり、そのためヤクウトゥスクにおいて単橋船ヤクウトゥスク号が建造された。また指揮官には海軍大尉Bープロンチンチェフ (Пронин) が任命され、乗組員は五〇人で、そのうちにはBープロンチンチェフの妻マリヤも含まれていた。

ヤクウトゥスク号は一七三五年六月二十九日ヤクウトゥスクを出帆し、八月十三日レナ川河口から針路を西方に転じて八月二十五日オレニョク (Орех) 川河口に達した。Bープロンチンチェフはここで冬営することを決意したが、それは船に漏水が現われ、またこの付近に小村落が見うけられたからである。しかも冬営中に壞血症患者が続出して彼もそれに含まれていた。翌一七三六年八月三日海域へ出動してからアナバル川河口に投錨してアナバル川を調査し、さらに住民の物語によって有用鉱石を探索するため測地学者Hーチェキン (Чекин) らを派遣した。彼らが八月十日帰還してからヤクウトゥスク号は浮水海に進航しハタングスキー (Хатангский) 湾口からタイムイル (Таймыр)

半島の東岸および北岸に沿って続航した。

北緯七七度二五分―二九分と推測された地点において巨大な氷塊に遭逢したので、壊血症のBーブロンチンシェフに代って指揮をとっていた舵手CーHーチェリユスキン(Челискин)はさらに前進すること断念した。そして帰航の途中でヤクウトゥスク号をオレニョク川河口に引き入れたが、その頃ブロンチンシェフ夫妻は前後して死亡した。しかし彼らの航海誌および地図などはCーHーチェリユスキンによって一七三七年七月ヤクウトゥスクに齎らされ、やがてペテルブルグへ送られた。そして海軍将官会議は第四探検隊の指揮官にXーIIーラプテフ(Лавров)を任命した。彼は一七三九年五月二十五日ヤクウトゥスク号に到着して探検航海活動を継承し、探検隊全員は四五人であった。

新指揮官のもとにヤクウトゥスク号は七月レナ川河口からラプテフヴィフ海を西進し、さらにタイムイル半島に沿い浮動氷塊に脅かされながらもプレオブラジェニヤ(Преображения)島を発見し、或いはピョトゥラ(Петра)を通過したが、不動の固定的海水に進路を阻まれ八月末ハタングスキー湾に引返して冬営することになった。幸にも壊血症は発生しなかったので、ハタング(Хатанга)川河口における冬営中にも大櫓を使用して探査を続けた。

一七四〇年七月ヤクウトゥスク号は出動したが八月十三日北緯七五度二六分の地点において難破したので、探検隊は極めてけわしい陸路によって冬営場に辿りついた。一七四一年春XーIIーラプテフ・C

IーHーチェリユスキン・Hーチェキンはそれぞれの指揮する三班に分れてタイムイル半島を探索して成果を収めた。一七四一―一七四二年の冬は全員がトゥウルハンスクにおいて過し、一七四二年も櫓を使用して探査活動を続けたが、八月二十七日には全員がイエニセイスクに集結し得た。要するに一七三五年から一七四二年に亘り極めて困難な部分を担当した探検枝隊は厳しい自然条件のもとに多大な犠牲を余儀なくされながらも、Bーブロンチンシェフ尋いてXーIIーラプテフの指揮により偉大な業績をあげ得たと考えられる。

#### 第五探検枝隊(一七三五―一七四三年)

第五探検枝隊の主たる課題はレナ川河口から東方へ海岸およびその縁海を精査することであった。しかしこの探検枝隊に対してはこのほかに、もし可能ならばさらに遙か北方に分布して古い地図に存在が示されている島嶼を明確にすること、なおもし北アメリカがアジアと相会している場合には地峡の彼方いかに遠くまで続いているかを明確にすること、さらにもし可能ならば北氷洋側からアナディリ川まで、なおカムチャツカまで海岸に沿って通航することが指令されていた。しかし最後の事項に関連してHーHーズウボフの見解によれば、当時ペテルブルグにおいてセミョーン・デジニエフの偉業が徹底的に忘却されていたことは明らかであるという。この探検枝隊の指揮官にはスウェーデン出身の海軍大尉IIーランニウス(Лангнус)が任命され、探検用船としてイルクウトゥスク(Иркутск)号がヤクウトゥスクにおいて建造された。

五〇人の探検隊員が乗組んだイルクウトゥスク号は一七三五年六月二十九日ヤクウトゥスクを發し、レナ川河口からラプテヴィフ海を東航したが、八月十一日海水によって前進を阻まれた。八月十八日ハラウラフ(Харавуах)に入つて流木により宿舎を建て冬營することになった。Πーラシニウスは探検の遂行に少なくとも二年を要すると考へ、当初から食料の使用を制限したが壞血症患者が続出し、一七三五年十二月Πーラシニウス自身が死亡した。彼に代つて指揮をとることになった舵手Bールールイシチェフ(Ришев)は給食量を増加するなどして対策をとつたが、時期既におそく十二月にさらに一、一七三六年一月七人、二月一二人、三月一四人、四月三人死亡し、結局三八人を喪い、残存者と雖もほとんどが病人で全滅に瀕した。

そこで当時ヤクウトゥスクに滞在中のBーИーベリングに連絡しその結果生存者を療養のためヤクウトゥスクへ救出するとともに、イルクウトゥスク号へ新乗組員を補充することとなり、また新指揮官には海軍大尉ДーЯーラプテフ(Тягеев Х-С ラプテフの従弟)が任命された。彼は生存者一四人を救出するため直ちに副舵手MーЯーシチェルビニン(Щербинин)をイルクウトゥスク号へ派遣したが、一七三六年六月初旬到着したときの生存者は僅か九人に過ぎず、しかもその全員が病人で、そのうちにはBールールイシチェフも含まれていた。

しかしДーЯーラプテフ自身は新乗組員を伴い食料を携えて三平底河船により五月三十一日(一七三六年)ヤクウトゥスクを發しラプテヴィフ海へ出たが、ブウォルーハヤ(Буор-Хая)灣が全面氷結し

ていたので平底河船全部を現ネエロヴァ(Неелова)灣に留め置き、徒歩でイルクウトゥスク号へ向つた。ДーЯーラプテフらは七月二十九日イルクウトゥスク号へ乗り海域へ出たが、海水に航行を妨げられ曩に留めおいた平底河船に辿り着いたのは八月七日(一七三六年)であつた。食料などを取り入れて航海を続けたがブウォルーハヤ岬付近で突破し得ない氷海に入り且つ時期的関係もあるのでレナ川へ引返し冬營することになった。この冬営中に壞血症も発生したがДーЯーラプテフはケドロヴニク(кедровник)の毬果および樹皮からつくつた煎薬を服用させたので、全冬營期間を通じて死亡したのは一人に過ぎなかつたという。

BーИーベリングは第五探検枝隊の窮状に対し既述の如き応急の処置をとつたが、今後の行動に対するДーЯーラプテフの権能について疑念をいだいたので、ДーЯーラプテフは一七三七年イルクウトゥスク号がヤクウトゥスクへ廻航するや爾後の行動につき海軍將官會議の訓令をうけるためペテルブルグへ向つて出發した。ペテルブルグにおいて彼は探検活動の継続を命ぜられ、それについての詳細な訓令を与えられた。そして海軍將官會議は探検隊がコルイマ川に到着後(一)チウコトゥスキー半島を迂廻してアナドイリ(Анадырь)川河口へ辿りつくか、(二)或いはCーИーデジネフが拓いた陸路によつてアナドイリ川河口へ達するかを勧告し、その実行を彼の主導に委せた。なお(二)の場合にはBーИーベリングの管理下にある船を利用し海路によりチウコトゥスキー半島を迂廻してコルイマ川に帰還することを指

示した。

しかしドーリアラプテフとしてはチウコトゥスキー半島とアラスカとの地理的關係に関する訓令がビービーベリグの第一次カムチャツカ探検報告(一七三〇年)以後のことであり、またベリグ海峽に關係のあるシーデジネフの探検経路が既に知られた以後であることについても慎重に考慮せねばならなかった。

ドーリアラプテフガベテルブウルグからヤクウトゥスクへ帰着したのは一七三九年五月二十五日であるが、それより以前に探検隊員によつてレナ川河口からスヴァトイーノース(Святий Нос)岬まで陸路による海岸の探査が、またインディギルカ(Индигирка)川の探査も行なわれた。しかしドーリアラプテフらは六月七日(一七三九年)イルクウトゥスク号によつてヤクウトゥスクを發して海洋に出動し、八月十一日スヴァトイーノース岬を迂廻しその後も探検航海を続けた。一七四〇年春から探検隊はフロマ(Хлома)川・インディギルカ川・コルイマ川・アラセヤ(Аласей)川などの下流地帯および海岸を探索し、八月二十八日ニジニエーコリムスクにおいて冬營することになった。

一七四一年六月二十九日イルクウトゥスク号は冬營中に建造した二五フートの船を伴つて海洋へ出動したが、この小船には二人宛の隊員が乗組み、氷塊間の通路を探ね水深を測定しながらイルクウトゥスク号の先にたつて進んだのである。かくして七月二十五日ポリシヨイ・バラノフ(Большой Баранов)岬に達したとき再び海氷にとじこめ

られたが八月十日ニジニエーコリムスクへの帰航についた。しかし十月二十七日探検隊はニジニエーコリムスクを發し犬橈および馴鹿橈によつてアナドイルスクに到着した。これは一七三七年ドーリアラプテフが海軍將官會議によつて勸告された経路の②に従つたのであるが、アナドイルスクからは海路によらずして一七四二年秋に橈路を辿つてニジニエーコリムスクに帰着した。なお彼はビービーベリグの死後探検隊長アーチニコフの指示により報告書を携えてニジニエーコリムスクを發したが、ペテルブウルグに着いたのは一七四三年十二月であつた。第五探検枝隊としては最初予定された区間のうちポリシヨイ・バラノフ岬・デジネヴァ岬間は實際の探査を遂行し得なかつたが、一七三五—一七四三年の探検活動が一応終つたのである。

北氷洋における探検航海に従事した第一—第五探検枝隊の活動を概括すればその結果として欧ロの北ドゥヴィナ川河口から極東のポリシヨイ・バラノフ岬にまで亘つたロシアの北氷洋岸および縁海が地図に始めて総合的に現わされたこと、さらに欧ロから極東に亘つた綿密な觀察・測量により一連の北氷洋横断航路が拓かれたことについて特に顯著であつた。

これらの成果をあげ得たことについて各探検枝隊の不撓不屈な努力が高く評價されるのは勿論であるが、探検探査事業の遂行に大きな役割を果した海軍將官會議なかつく議長ヒーフィゴロヴニン(Григорьевич)の緻密な配慮も重視されねばならない。例えば彼は探検隊に対して従來の記録に追従せず、探検探査を順序よく且つ精密に遂行するよ

うに訓令した。また各探検枝隊をなるべく同時に出勤せしめたが、それは北氷洋における探検航海の活動に全体的計画性をあらしめ且つそれを強化するためであったとみなされる。

しかし叙上の如き事情と成果を認め得るにしても、この北氷洋横断航路の開発は必ずしもその実用化を意味し得ない。殊にその安全性については各海域の自然地理的性格をさらに精査すると同時にそれに相応した航海手段について工夫を要すると考えられる。

## 六、大北方探検後の探検航海と砕氷船

大北方探検の活動は必ずしも容易でなく、或いは不慮の災厄に遭遇し或いは多大な犠牲を余儀なくされ、かかる傾向は高緯度寒海の探検航海にはほぼ共通すると考えられる。そして大北方探検第五探検枝隊の場合はその著しい一事例である。既述の如く一七三五年レナ川河口からラプテヴィフ海に出たイルクウトゥスク号の第五探検枝隊は海水の危険に脅かされたのみならず、壊血症患者が続出し多大な犠牲があった。ポリシヨイ・バラノフ岬からデジネヴァ岬までは精査されなかった。たとえ以前に部分的通航が冒険的に行なわれたとしても、北氷洋横断航路の開発にとっては問題が将来に残されたのである。

尤も大北方探検が行なわれた時期のみならずそれ以後にも北氷洋東部海域における私的な探検航海活動が断続的に行なわれた。殊に十九世紀初期には例えば一八〇〇年産業家リヤホフスキエ諸島の島（Столбовой）島の発見、一八

〇五年産業家ファドディエフ（Фаддеев）によるファドディエフスキー（Фаддеевский）島最初の冬営場設営、一八〇六年産業家らによるノヴァーシヨリ（Новая Шёлль）島、一八〇九年ベリコフスキー（Берковский）島の発見などがあった。しかし十九世紀前半における、特に顕著な例としてП・Ф・アンジウ（Анжу）の指揮したウスティヤンスキー（Устьинский）探検隊およびФ・П・ヴランゲリ（Врангель）の指揮したコルィムスキー（Колымский）探検隊をあげ得る。前者は一八二一—一八二三年に春は島嶼を探訪し、夏はシベリアの海岸に沿って巡航し、これによってオレニョク川河口からインディグルカ川河口までの海岸およびその北方海域におけるリヤホフスキエ・ノヴォシビルイマ川河口から東シエラグスキー岬までの海岸を調査し、それにより北東のウランゲリ島を探訪した。

しかしロシアの提督であり卓越した海洋学者でもあったС・О・マカロフ（Макаров）<sup>⑧</sup>は有力な砕氷船のみが北氷洋における組織的且つ確実な氷海航行を保障し得る。そして砕氷船の建造は北氷洋航海史上における新時代の始まりを意味するという見解であった。彼はロシアの砕氷船建造について一八九七年海軍省に上申し、その理由として（一）バルティースコエ海のフィンスキー湾における冬季の航海を維持するために、（二）商船が北氷洋におけるカルスコエ海の氷海域を通航してイエニセイ川河口への往復をなし得るために、（三）さらに軍事上の最短安全航路によって太平洋への軍艦の派遣を保障するために砕氷船を建造し

保有することの必要性を証言した。またかかる砕氷船は北極へ通航する試挙にとって、なお五〇年前に行なわれたような北極海の探究にとっても同様に必要であることを強調した。

海軍省は当時C・O・マカロフの上申を拒否したが、彼は熱意と努力とによって自分の所説に対する識者らの共鳴を促した。その結果例えば科学者Д・И・マンディエフ<sup>⑧</sup>(Мандеев)の如きはおもに砕氷船の建造を契機として北極方面における広範囲の科学的研究が可能となることに深い関心を現わした。また大蔵大臣C・Ю・ヴィッテ(Bitte)はフィンスキ湾における冬季航海の実現および北氷洋岸諸港との規則的航海の実施により期待される経済的利益に強い関心を示し、そしてカルスコエ海経由による東方への航路を拓くことについて調査するように勧めた。

C・O・マカロフは一方においてスウェーデンの地理学者N・A・Eーノルデンシエルド(Nordenskiöld 1832—1901)から北極海の氷に関する多くの資料を得たのみならず、ナンセン北極探検に参加したことのあるノルウェーのOースヴェルドルップ(Sverdrup 1854—1930)からも有益な聴取りをなし、さらに北氷洋海路による商業の可能性についても詳細に調査した。しかし他方においてはC・Ю・ヴィッテの援助により一八九七年十二月イギリスにおいて砕氷船を建造することが決定し、それによる砕氷船イェルマク号がクロンシュタット(Кронштадт)に到着したのは一八九九年三月であった。

しかし砕氷船シビリャコフ(Сибиряков)号によって探検隊が途中で

冬営することなく北氷洋を西方から東方へ向って横断したのはそれよりかなり後の一九三二年である。また一九三四年には砕氷船リトゥケ(Pirke)号がこれ亦途中で冬営することなく東方から西方へ向って北氷洋を横断した<sup>⑨</sup>。かくして北氷洋横断の安全な航路を拓くためには猶多くの問題があるにしても、砕氷船の利用を契機として新たな発展段階に入ることが考えられる。

## 七、結 語

ロシアスラヴ民族の北氷洋への進出はボモル人のペロエ海およびバレンツェヴィ海への進出に始まり、これらの寒海を活動舞台とした彼らには、海域の自然的条件と彼らの生活意欲とに制約された活動手段の工夫にもとづいて海洋に関する実際の知識が培われた。さらに活動範囲の拡大とそれにおける生活経験の増進とにより、彼らの海洋文化が独自の開発された。この点に関連してロシア人の北氷洋における探検航海活動の一面的特徴が窺われる。

欧口の北氷洋縁海から、ノヴァヤーゼムリヤ以東へ向ってロシア人が続けた探検航海活動と欧口の平原からウラル山脈以東へ向ってロシア人が続けた内陸探検活動とは相通ずる傾向があった。殊にその初期にはいずれも個人または私的団体のおもに経済的利益を目的として行なわれた。またその進展にもなって国家権力の干渉が現われ、国家的事業として行なわれるものが現われるに至った。要するにロシアスラヴ民族東漸過程の特徴的な一面を意味したのである。



しかしこの東漸過程において縁海の開発と内陸のそれとを地理的に連結せしめたのはおもに北氷洋に注ぐ自然的交通路としての多くの河川である。北氷洋における河口港は一方に河口から河口への航海にとつて仲継港であるとともに、他方に内陸から海洋へまた海洋から内陸への物資輸送にとり仲継港となり、このような関係から海岸における都市立地の一要因ともなった。そしてかかる港市を基点として河川に沿い下流部から上流部へ向つて集落がほぼ逐次的に現われた。

海象・海豹・海豹猟などに特に誘引されつゝ北氷洋へ進出したボメル人らは独自の海洋文化を創始したが、それにもとづいた探検航海の方式・目標などは時代の推移にともなつて次第に複雑化するに至つた。しかし特に北氷洋横断航路の開発について観るならば、それは西欧外国人によつても屢企図されたのである。尤もマンガゼヤへの探検航海の如く、シベリアとの貿易を主目的とした場合もあったが、さらに遠東への南廻り航路に相対する北廻り航路を拓かんとする企図にもとづいたのである。

ロシアにおいてもかかる企図は既にピョートル一世時代に現われ、それによる活動が国家権力による指示と費用とによつて続けられた。従つて北氷洋横断航路の開発にはロシアのその時代における世界経済的ないし世界政策的目的のあったことが考えられる。そして北大西洋と北太平洋とを連絡する北氷洋横断航路の開発および利用がいかに困難であつたかはロシアが北アメリカの植民地を經營した十九世紀のほぼ前半を通じて欧ロからの航路連絡が北氷洋を経由せず、ほとんどア

フリカ南端或いは南米南端を迂廻する世界周航世界半周航の形式で行なわれたことによつてもその一斑が立証される。<sup>18)</sup>

ソヴィエト時代においても北氷洋の探査・研究は進展し、それにもなつて諸般の施策が行なわれ、沿岸・島嶼の要地における無線電信局・地球物理観測所・航海標識などの設置或いは増設、探検・産業のための砕氷船の増加、地図の統一、産業海洋学の振興、航空基地の設定、航空路の開発などはその結果的事象とみなされる。そして北氷洋にはさらに研究さるべき多くの問題があり、殊に北氷洋横断航路の安全実用化の促進には少なからざる困難のあることが認められる。

註① Зубов, Н. Н.: Отечественные мореплаватели-исследатели моря и океанов. Москва, 1954, p. 16.

② 北緯七六度二分、東經五九度三〇分北十字架島(Северный Крестовый остров)・南十字架諸島(Южные Крестовые острова)

③ それらが始めてモスクヴァにおいて印刷されたのは一五六四年である。

④ Зубов, Н. Н.: Ibid. p. 37.

⑤ Зубов, Н. Н.: Ibid. p. 33.

⑥ Востропич, С. В.: Северный морской путь. (Переселенческое Управление Главного Управления Землеустройства и Земледелия: Азиатская Россия. vol. II, 1914, p. 565.)

⑦ 大橋与一・「シベリアの植民的開発と北西海域の交通」宇都宮大学学芸学部研究論集 第六号第一部 一六一—一八頁

⑧ Вязе, В. Ю.: Моря Советской Арктики. Главсевморпуть. 1948, p. 59.

⑨ 大橋与一・「ロシアスラヴ民族の植民的東漸過程に於けるシベリア北東海域の探査」宇都宮大学学芸部研究論集 第八号第一部

- ⑩ この探検航海に関するС・И・デジネフの報告書は一七三八年ヤクウト  
ウスタ政庁の文庫において発見された。
- ⑪ Зубов, Н. Н.: Ibid. p. 61.
- ⑫ 大橋与一・「ロシアースラヴ民族の植民的東漸過程に於けるシベリア北  
東海域の探査」前掲研究論集 第八号第一部
- ⑬ 第六探検枝隊は千島列島・日本への海路、第七探検枝隊は太平洋北部・  
北米への海路、第八・九探検枝隊はシベリア内陸
- ⑭ Зубов, Н. Н.: Ibid. p. 81.
- ⑮ シベリア松の一種でその毬果および樹皮の前葉が特効あると伝えられた。
- ⑯ Малая Советская Энциклопедия. vol. V. "Макаров."
- ⑰ Малая Советская Энциклопедия. vol. V. "Мандеев."
- ⑱ Чефранов, С. В.: География СССР. 1953, p. 6.
- ⑲ 大橋与一・「帝政ロ領アメリカ植民地問題の歴史地理的一考察」前掲研  
究論集 第十一号第一部

(本学教授・文博・地理学)

